

# 仙台空港活性化研究会報告書

平成 24 年 5 月 29 日

仙台空港活性化研究会

## 目次

1. 背景	2
(1) 空港運営のあり方に関する検討会における検討結果	2
(2) 仙台空港等活性化検討会の設置	2
(3) 仙台空港活性化研究会の設置	3
2. 民間資金導入の検討の方式・スキーム	3
(1) 旧 PFI 法と PFI 法改正法の比較	3
(2) コンセッション方式の優位性	6
(3) コンセッション方式の仙台空港への活用について	7
3. 仙台空港事業の各事業プロファイルの整理	9
(1) 仙台空港の利用状況について	9
(2) 滑走路等基本施設	11
(3) 旅客ターミナル部門	15
(4) 貨物ターミナル部門	18
(5) アクセス鉄道	20
(6) 駐車場	22
4. 民間資金導入にあたっての課題及び検討事項	24
(1) 「空港事業」のあり方について	24
(2) 関連規制・許認可のあり方について	25
(3) 事業価値の評価にあたっての検討項目	26
(4) その他	28
5. まとめ	29
研究会メンバー	31
開催状況	32

※尚、本報告書に記載の数値情報等については、平成 24 年 4 月 1 日時点での情報を基に作成しております。

## 1. 背景

### (1) 空港運営のあり方に関する検討会における検討結果

平成 23 年 7 月 29 日国土交通省は「空港運営のあり方に関する検討会（以下、「あり懇」という。）」最終報告書を取り纏めた。当該指針に於いては、現状の国管理空港の経営構造から生じる課題を鑑み、本来空港の果たす役割を最大限に果たさせるべく、我が国特有の空港経営構造の改革が求められているとした。その空港経営改革が目指すべき姿、空港整備勘定の仕組みと課題の解決に向けた、以下 2 つの方向性が示された。

<2 つの方向性>

- ①真に魅力のある空港の実現
- ②国民負担の軽減

また、これらの方向性に沿って具体的な検討を進めるため、以下の 4 つの基本原則を取る事が示された。

<4 つの基本原則>

- ① 航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進
- ② 民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現
- ③ 空港経営に関する意見の公募と地域の視点の取り込み
- ④ プロセス推進のための民間の専門的知識・経験の活用

また、併せて「空港経営改革の実行方針」の策定、マーケット・サウンディングの実施、経営一体化と運営委託の推進体制の整備及び 2014 年度以降の運営委託等の実行といった空港経営改革の実行プロセスも示された。

基本原則②を実現する上では、“民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（略称 PFI 法）の一部を改正する法律”（以下、「PFI 法改正法」という。）に基づき、土地等の所有権は引続き国に残したまま、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利（公共施設等運営権）を民間の空港運営主体に付与する、いわゆる「コンセッション＝運営委託」方式を主たる手法として想定している。

### (2) 仙台空港等活性化検討会の設置

宮城県は、昨年 7 月の「あり懇」の最終報告書を踏まえた国等の動きに合わせ、仙台空港等の民営化のあるべき姿等を検討する為、「仙台空港等活性化検討会（以下、「検討会」という。）」を設置し、国への働きかけ、情報発信の場としている。

村井宮城県知事は①利益が上がってくれば着陸料を下げる事が可能となり、仙台空港を利用する航空機や航空会社の数が増える可能性があること、②仙台空港ビルディング(株)、仙台空港鉄道(株)、仙台エアカーゴターミナル(株)の経営を併せて行うことにより、これら 3 社が黒字になる可能性があること、③壊滅的な被害を受けた仙台空港周辺の開発等を民間投資で実施することが可能になるのではないか等のメリットを挙げ、民間の投資を活用し宮城県復興のシンボリック（象徴的）な存在になること等仙台空港活

性化ビジョン等を示した。平成 24 年 2 月 8 日の第 1 回検討会においても「民間の資金、知恵、力を全面に押し出し、行政がサポートする形で仙台空港を大きく飛躍させる」とのメッセージが発信されている。

### (3) 仙台空港活性化研究会の設置

仙台空港民営化の検討にあたっては、民間資金導入スキームの整理、対象事業のプロファイル整理、及び民間資金導入に必要な開示情報の整理等が必要になると考えられることから、民間三商社にて「仙台空港活性化研究会」（以下、「本研究会」という。）を立ち上げ、検討会での議論に資するべく、主題を“仙台空港民営化の前提となる考え方の整理及び提言とりまとめ”とし、短期間で仙台空港事業の基本情報を整理し、検討会へ提言することとした。

## 2. 民間資金導入の検討の方式・スキーム

### (1) 旧 PFI 法と PFI 法改正法の比較

#### ① 旧 PFI 法に基づく従来の PFI 事業の実績

平成 11 年の開始以来、300 件以上の PFI 事業が公募され、事業費は 2009 年時点累計約 3.2 兆円。また、以下の事業数及び事業費の推移のとおり、2005 年～2008 年は年 5,000 億円程度で推移、2009 年は大型案件がなく 1,497 億円と大幅に減少している。

#### <事業数及び事業費の推移>

年度	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	累計
実施方針公表件数	3	11	27	47	45	46	40	38	44	36	29	366
供用開始した事業数	0	1	2	10	7	24	47	41	45	31	32	240
事業費(億円)	0	297	1,147	3,210	2,858	1,722	5,565	4,921	5,023	5,527	1,497	31,767

(注) 事業費については、実施方針を公表した事業のうち、事業者選定により公共負担額が決定した事業の落札金額又は当初契約金額であり、内閣府において把握しているものの合計額。

(出所：内閣府 「平成 21 年度 PFI に関する年次報告」)

従来の PFI 事業スキームは、事業費の回収方法に基づけば、大きく「サービス購入型」、「独立採算型」、およびその「混合型」に分類される。サービス購入型とは、事業収入が政府からの支払いで構成されるスキームであり、独立採算型とは、施設完成後に利用者が支払う利用料で投資を回収するスキームである。

<事業費の回収方法に基づく従来の PFI 事業スキームの分類>

■ サービス購入型

選定事業者のコストが公共部門から支払われるサービス購入料により全額回収される類型



■ 独立採算型

選定事業者のコストが利用料金収入等の受益者からの支払いにより回収される類型



■ 混合型

選定事業者のコストが、公共部門から支払われるサービス購入料と、利用料金収入等の受益者からの支払いの双方により回収される類型



(出所:内閣府民間資金等活用事業推進室「PFIの現状について」)

従来の PFI 事業スキームは、施設の所有形態に基づけば、大きく「BTO 方式」、「BOT 方式」、「BOO 方式」および RO 方式に分類される。

<事業費の回収方法に基づく従来の PFI 事業スキームの分類>

■ BTO (Build - Transfer - Operate) 方式



■ BOT (Build - Own - Transfer) 方式



■ BOO (Build - Own - Operate) 方式

選定事業者が対象施設を設計・建設し、これを所有したまま維持管理及び運営を行い、事業終了時に、選定事業者が対象施設を解体・撤去する事業方式

■ RO (Rehabilitate - Operate) 方式

選定事業者が対象施設を設計・建設し、これを所有したまま維持管理及び運営を行い、事業終了時に、選定事業者が対象施設を解体・撤去する事業方式

(出所:内閣府民間資金等活用事業推進室「PFIの現状について」)

② 旧 PFI 法に基づく従来の PFI 事業の課題

従来の PFI 事業の適用分野は施設整備を中心とした社会インフラ施設 (学校、庁舎、公務員宿舍、病院など) が大半を占め、空港や上下水道等の基幹的なインフラに広まっていない状況にあった。また、PFI 事業スキームもサービス購入型と BTO 型の組み合わせ方式といった実質的には公共施設の割賦購入方式が全体の 7 割 を占め、官から民間へ財務面のリスクが移転されていない仕組みとなっていた。

このように従来の PFI 事業が伸び悩む背景としては、道路法や下水道法などのインフラ分野を規制する公物管理法の制約等も考えられる。すなわち、公物管理法では、民間企業を事業主体として受け入れることを想定していないため、民間企業が一定の裁量を持ち事業経営をすることは困難であったものと考えられる。

#### <分野別・手法別 PFI 事業数>

分野名	事業数	手法						備考
		BTO	BOT	BOO	その他(*)	複数	未定	
学校	60	46	1	0	6	7	0	小中学校、高校、大学・高専
文教施設等	63	46	13	1	3	0	0	体育施設、給食センター、図書館等
公用施設	53	49	4	0	0	0	0	事務庁舎、公務員宿舎
都市施設	34	16	10	2	2	4	0	空港、駐車場、公営住宅、都市施設、港湾施設等
医療・福祉	28	15	4	4	1	4	0	病院、ケアハウス、その他福祉施設
治安施設	29	23	4	0	2	0	0	警察、消防、斎場、行刑施設
環境関連施設	27	9	10	4	3	1	0	廃棄物処理施設、余熱利用施設、衛生試験場
水道関連施設	26	24	0	1	0	1	0	上水道施設、下水道施設、浄化槽
産業施設	13	11	0	1	0	1	0	卸売市場、観光施設、漁港、農業等
その他	42	29	6	1	2	2	2	複合施設、道の駅等
合計	375	268	52	14	19	20	2	
割合	100%	71%	14%	4%	5%	5%	1%	

(\*)その他はRO、RTO、DBO方式の合計値。複数は複数手法を用いた件数。

(出所：PFI推進委員会「事業情報」)

#### ③ PFI 法改正法の概要

平成 22 年 6 月 18 日に閣議決定された新成長戦略において、旧 PFI 法に基づく課題に対応し、新たな制度であるコンセッション方式の導入等を内容とする PFI 制度の拡充を図り、これにより PFI 事業規模を 2020 年までに約 10 兆円以上拡大することが掲げられた。その実現のため、PFI 法改正法が平成 23 年 6 月 1 日に公布された。

PFI 法改正法のポイントをまとめると以下の通りである。

#### <PFI 法改正法のポイント>

(1) PFI 事業の対象施設の拡大 ・「賃貸住宅」や「船舶、航空機等の輸送施設及び人工衛星」の追加
(2) コンセッション方式の導入 ・利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権である「公共施設等運営権」を民間事業者に付与 ・「公共施設等運営権」を物権とみなし、抵当権の設定等の権利設定や保全が可能となった ・「公共施設等運営権」を償却対象資産として、契約期間での減価償却が可能となった
(3) 民間事業者による提案制度の導入 ・民間側から管理者に対して事業実施の提案ができることを明確に位置づけ、提案に対する回答義務を管理者に負わせる仕組みを導入
(4) PFI 事業契約の法律での位置づけの明確化 ・事業契約の概念を明確化し、PFI 事業を従来の行政処分という位置づけから官民対等の契約主義へ移行

<p>(5) 公務員の民間派遣の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運営ノウハウを有する公務員を民間事業者へ派遣することが可能となった</li> </ul>
<p>(6) 民間資金等活用事業推進会議の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針の内容や公共事業関連の施策に関する総合調整を行う</li> <li>・推進会議の会長に内閣総理大臣</li> </ul>

PFI 法改正法によって導入されたコンセッション方式や民間事業者による提案制度を導入することで、これまで行政が主導してきた PFI 事業について、民間事業者が主体的に PFI 事業を実施することができるようになり、民間の知恵を積極的に活用した PFI 事業の遂行が可能になるものと考えられる。

更に、PFI 事業契約での法律での位置づけの明確化、公務員の民間事業者への派遣により、PFI 事業を従来の行政処分という位置づけから、当事者の役割分担を明示した上で、官民一体での当事者の強み・ノウハウを活用した PFI 事業の遂行が可能になるものと考えられる。

#### ④ 今後の予定

今般、国が保有する国管理空港の滑走路事業については、PFI 法改正法を踏まえ空港法に対応した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」（以下、「民活空港運営法案」という。）が平成 24 年 3 月 6 日に国会に提出され、法案通過後、2014 年度を目処に滑走路事業を中心にコンセッションによる民間の知恵・資金を活用する枠組みの整備が進行する予定となっている。

## (2) コンセッション方式の優位性

### ① 従来型インフラ管理方式について

上述の通り、これまでのインフラ管理方式を管理主体により分類すれば、官による直営事業方式、第 3 セクター方式、旧 PFI 方式（主に「サービス購入型」）、指定管理者制度に区分でき、従来型インフラ管理方式には、以下のような課題がある。

- ・裁量権が十分に民間事業者に付与されておらず、生産性向上のためのインセンティブが働きにくい
- ・事業破綻時の対応が不明瞭
- ・資金調達の機動性と適時の投資
- ・モニタリングメカニズムの欠如とソフトな予算制約問題
- ・受益者にとって価値の実現ができていないか不明
- ・関係者間の役割分担が不明瞭
- ・人材の流動性が少ない
- ・民間事業者からの提案による制度改善がなされにくい

### ② 新しいインフラ経営を可能とする枠組みとしてのコンセッション方式

コンセッション方式とは、利用料金の徴収を行う公共施設等について、施設の所有

権を発注者側（国等）に残したまま、公共施設等の経営を民間事業者が行うスキームであり、2011年6月1日PFI法の改正により利用が可能となった。

コンセッション方式では、発注者（国等）が施設を保有したまま、事業の運営権を民間事業者に付与することが可能となり、民間事業者は、保有ノウハウの活用等、自由度の高い運営が可能となるところがポイントとなる。また、発注者（国等）は公共施設等運営権実施契約を締結することで施設所有者として関与を継続することとなる。コンセッション方式を活用することで、民間の資金・知恵の導入による経営が可能となるとともに、これまでのサービス購入型が太宗を占めていた旧PFIの課題となっていたリスクを官から民へ移転することも可能となる。

### ③ コンセッション方式の更なる活用性

民活空港運営法案を活用したコンセッション方式では、上述の「公共施設等運営権」による自由度の高い運営のみならず、運営権を物権として扱うことが可能となり、みなし抵当権の設定等の権利設定や保全が可能となる。また、運営権の設定においては、法律内にて明確に位置付けがなされる契約主義をとっており、譲渡者である“公的主体”と運営受託者である“民間事業者”が契約内容を協議の上、独自の事業性に則した契約書を作成していくことが可能となる。そのような個別事業の特性に則した契約条件の設定が可能となることにより、国・地方・民間の3者が一体となって事業価値の向上に取り組むことが可能となる。

## （3）コンセッション方式の仙台空港への活用について

### ① コンセッション方式導入にあたっての課題・検討事項

コンセッション方式を活用した上で、民間活力の導入による仙台空港の活性化を実現する為には、いま一度仙台空港の将来の絵姿（ビジョン）を再考する必要がある。全国一律の画一的な行政処分ではなく、官・地域・民の3者が当事者意識を持ち、同じ目線・同じ方向を向いた上で、あるべき事業体制（フレームワーク）の構築が重要である。事業体制の構築にあたっては、仙台固有の地域特性を踏まえ、官・地域・民それぞれがwin-win-winを実現できる仕組みが必要であり、仕組みの設計にあたっては以下のような点に留意する必要がある。

- ・ 場当たりのでない中長期的な視点に基づいたコミットメントと主体間の役割分担
- ・ 各当事者の強みを発揮し、弱みを補う役割分担、契約条件（コンセッション・三位一体）の合意
- ・ 従来のインフラ管理より踏み込んで事業者には裁量権を持たせ、事業価値を創造する仕組みの構築
- ・ 海外の成功モデルをそのまま輸入するのではなく、地域のVision・事業の特質と整合したビジネスモデルを構築することが重要
- ・ 仙台空港の特性を活かしたtailor-madeな戦略を実現するための必要な情報開示
- ・ ハコモノ整備優先の従来型PFIとの区別。新しいハコモノを作ってハードルを上げる（損益分岐点）前に、サービス・コンテンツの活用を通じた付加価値を高め

## る施策

更に仙台空港の特性を活かす為には、1) 誰が顧客なのか(対象マーケットの選択と集中)、2) 顧客は何を求めているか(マーケットニーズの可視化)、3) どのように顧客のニーズを実現するか(実現に向けた戦術の可視化)、4) 顧客満足度を上げることで得ることができる対価、についての整理・分析が必要である。

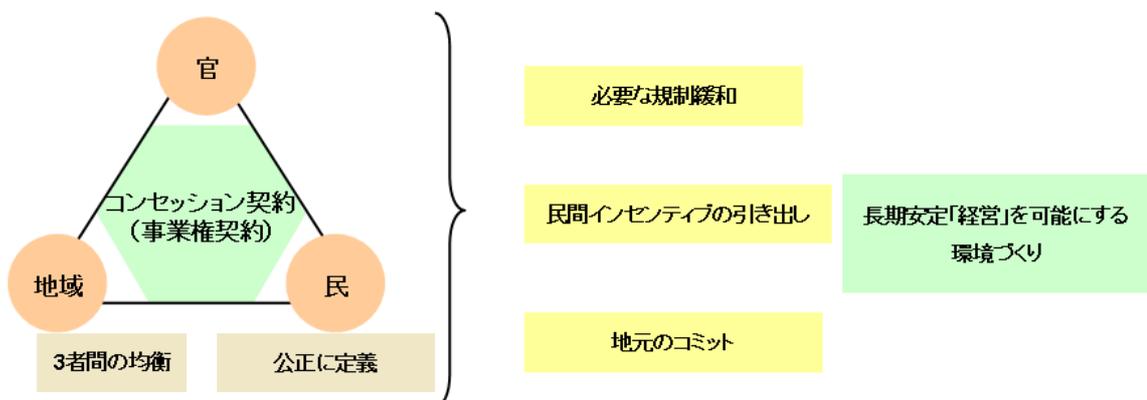
### ② コンセッション方式導入の実現に向けて

仙台空港への導入に向けては、個別特性に則した事業設計の後、1) どのパートナーを、2) どのような方法で選定し、3) どう中長期戦略の策定・実行をしていくか、を事前に計画しておくことが重要である。

また、滑走路等の航空系事業とそれ以外の非航空系事業を組み合わせる場合には、1+1が単純に2になるようなものではなく、1+1が2以上になるビジネスモデルを考えていく必要がある。実現にあたっては、民間の力・アイデアのみでは解決が困難であることも考えられる為、国及び地方自治体も一定の役割を担い、三位一体で空港民営化のモデルを作り上げていく必要がある。

従い、上述の実現の為に、コンセッション契約(=公共施設等運営権実施契約)が単なる形式を整えただけの単なる契約でなく、官(国等)、地域(宮城県等)、民(実際に経営を行う民間事業者)の共通事業目的、個別の役割分担・リスク分担を明記した事業環境に則した契約書を当事者間で作成・合意することが重要。それにより、相互の信頼関係醸成、長期安定経営に繋がり、結果仙台空港事業の価値向上に寄与するものと考えられる。尚、導入に当たっては、様々な視点から客観的な検討を行う必要があり、航空系事業・非航空系事業それぞれ適切な情報開示及び整備が必要である。

<図表：事業価値創造と三位一体>



### 3. 仙台空港事業の各事業プロファイルの整理

仙台空港は、国（国土交通大臣）が設置管理する国管理空港であり、空港の滑走路、誘導路等の基本施設（航空系事業）は国が管理・運営を行っている。非航空系事業の内、旅客ターミナルビル、貨物ターミナル、アクセス鉄道については、宮城県の第三セクターである、仙台空港ビル株式会社、仙台エアカーゴターミナル株式会社、仙台空港鉄道株式会社がそれぞれ管理運営主体となっている。また、仙台空港（国有地）の駐車場事業においては、一般財団法人空港環境整備協会が管理・運営を行っている。

このように空港の施設ごとに異なる主体が事業活動を行っているのは我が国特有の経営構造であり、この点について、国土交通省の「あり懇」の指針では、航空系事業と非航空系事業の担い手が分離していることから、世界標準の空港経営が実現できていないと指摘している。

＜世界標準の空港経営＞

- ①「航空系事業の効率的経営を通じた利用料金（着陸料等）の低廉化・適正化→就航便数の増加→利用旅客数の増加→非航空系事業収入の増加」、
- ②「物販、テナントマネジメント、ホテル等、それぞれの分野のプロによる経営を通じた非航空系事業収益の向上→航空系事業の利用料金の低廉化・適正化」、
- ③「空港マーケティング、オペレーションマネジメント等の継続的レベルアップ」。

指針の中では、「各空港の特性を活かし、地域の関係者と連携して行う戦略的な誘致活動」、「機動的で柔軟な利用料金設定等の取り組み」、「空港施設そのものの集客力・収益力等の魅力向上に向けた取り組み」を課題として掲げている。

こうした課題を解決するため、国土交通省では、空港の土地等の所有権は引き続き国に残し、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利（公共施設等運営権）を民間の空港運営主体に付与する「コンセッション方式」を検討している。今後、仙台空港においてコンセッション方式の導入を考える場合、航空系事業は国が、非航空系事業は県の第三セクターが別々に管理運営を行っており、空港事業を一体的に運営する場合、民間事業者に対する運営権付与をどのプロセスで進めることができるかという点が課題として残る。

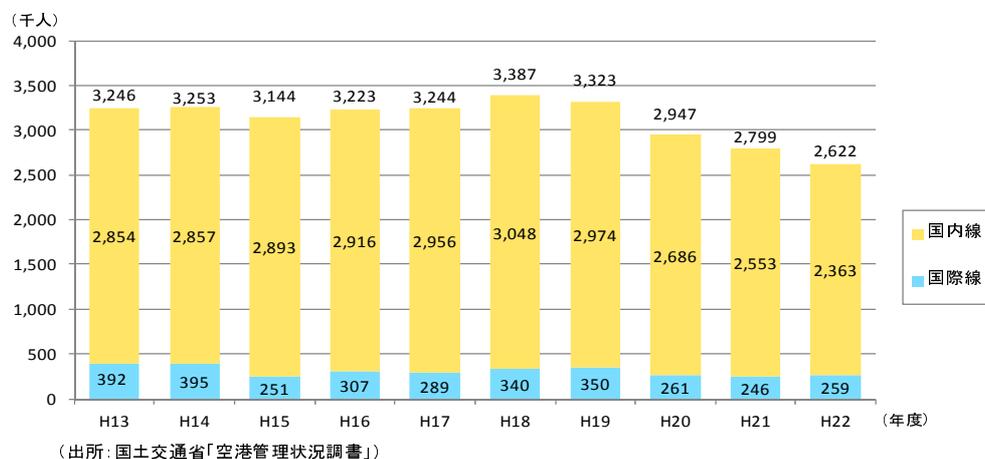
#### （1）仙台空港の利用状況について

仙台空港の乗降客数は平成 18 年度の約 339 万人をピークに減少、平成 22 年度は約 262 万人でピーク時の約 77% の水準。平成 23 年度については東日本大震災の影響もあり約 185 万人と大幅に減少している。国内旅客数の減少は、全国的傾向であり、平成 19 年度は燃料価格高騰の影響により減少方向となり、平成 20 年秋の米国発の金融危機以降世界的な景気後退を受け、更に減少傾向が続いている。加えて、国内航空旅客輸送の羽田便への集中度合いも高まっており、羽田便の就航がない仙台空港は、平成 18 年度以降減少傾向が続いている。

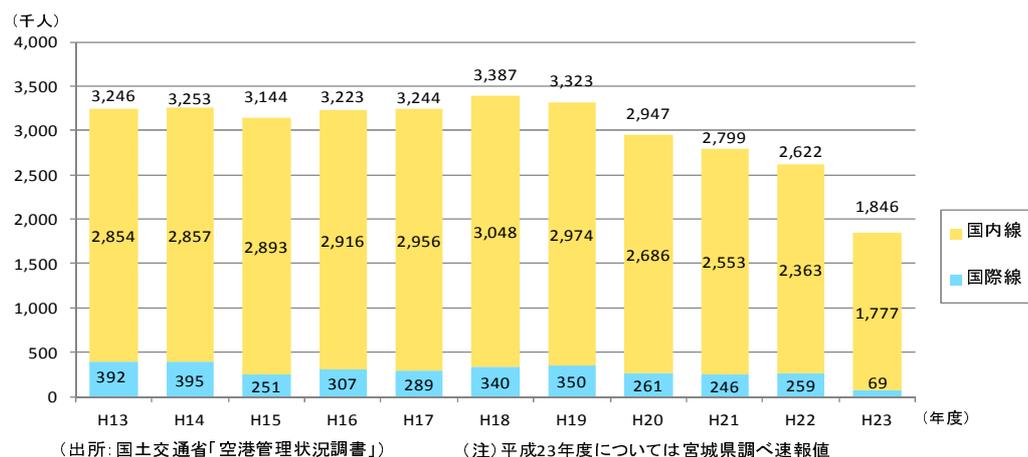
一方、航空旅客数と比べ、発着陸回数は平成 18 年度の 23,931 回に対し、平成 22 年度は 21,796 回と平成 18 年度比約 91% であり、乗降客数の減少割合とはリンクしておらず、仙台空港に就航する航空機材の小型化が進んでいる傾向にあると考えられる。

また、貨物取扱数についても、平成19年度より減少、平成22年度は約1万803トンで平成18年度比では約58%。減少の主要因としては、機材の小型化による貨物容量キャパの減少、及び陸上輸送を利用した成田空港経由の航空貨物輸送の利便性が高まったものと考えられる。

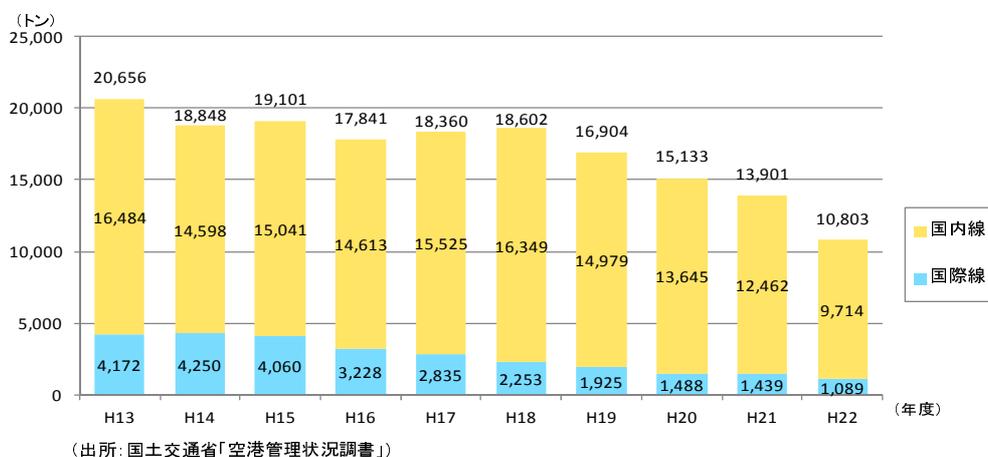
<図表：仙台空港発着陸回数の推移>



<図表：仙台空港乗降客数の推移>



<図表：仙台空港貨物取扱量の推移>



## (2) 滑走路等基本施設

### ① 事業主体・管理運営体制について

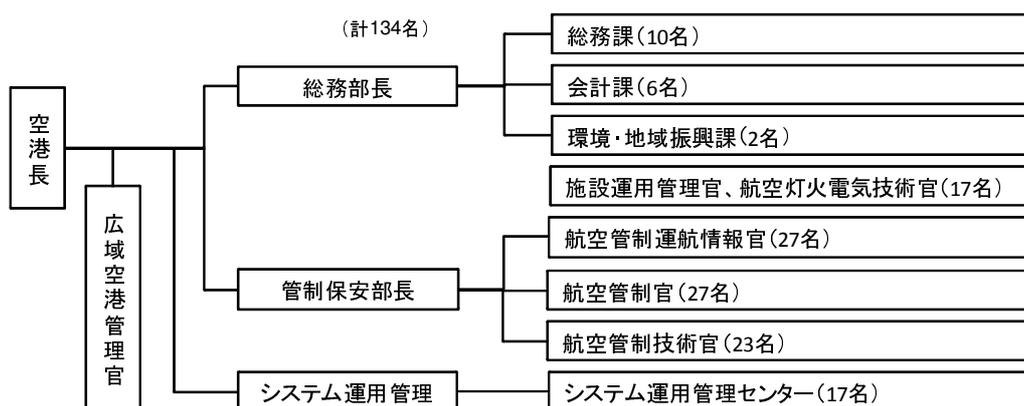
仙台空港の滑走路等の基本施設については、国（国土交通省）が管理・運営を行っている。着陸料収入及び国有財産使用料（地代）等を基に基本施設の維持運営を行い、国の一般会計からの繰り入れにより基本施設の整備を行っている。なお、滑走路等の整備費用のうち3分の1は地方が負担している。

基本施設の概要は下記の通りである。

<仙台空港基本施設の概要>

名称	仙台空港	
設置管理者	国土交通大臣	
所在地	宮城県岩沼市、名取市	
種類	国管理空港	
運用時間	7時30分～21時30分（14時間）	
面積	238ha	
位置	北緯 38 度 08 分 13 秒	
主な施設	着陸帯	(A)1,320m × 150m
		(B) 3,120m × 300m
	滑走路	(A) 1,200m × 45m
		(B) 3,000m × 45m
	エプロン	大型 JET4 バース、中型 JET4 バース、小型 JET4 バース、小型機用 38 バース、計 50 バース

<東京航空局仙台空港事務所組織図(管制関連業務含む)>



### ② 収支状況

国土交通省より公表されている空港別収支は、一般会計受入分（純粹一般財源及び航空機燃料税財源分）の取扱い及び資本形成に関わる歳出・費用（空港整備経費、減価償却費等）の取扱いに関して、以下4つのパターンに区分し、それぞれのパターン

における計算を実施している。

なお、現在公表されている収支試算は平成 21 年度分までであり、平成 22 年度分については、現在集計作業中である。

パターン①	一般会計財源非配分型 ・空港整備事業費、空港整備経費等空港整備に係る歳出や費用は各空港に計上。 ・一般会計受入を各空港の歳入や収益には加えない。
パターン②	一般会計財源（航空機燃料税財源）配分型 ・空港整備事業費、空港整備経費等空港整備に係る歳出や費用は各空港に計上。 ・一般会計受入のうちの航空機燃料税財源分の一部を歳入や収益に計上。 ・航空機燃料税財源の各空港への配分は当該年度の各空港の空港整備事業費歳出額に比例して行う。
パターン③	一般会計財源（純粋一般会計財源及び航空機燃料税財源）配分型 ・空港整備事業費、空港整備経費に係る歳出や費用は各空港に計上。 ・純粋一般財源も含めた一般会計受入の一部を歳入や収益に計上。 ・一般会計受入の各空港への配分は当該年度の各空港の空港整備事業費歳出額に比例して行う。
パターン④	一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型 ・空港整備事業費、空港整備経費等空港整備に係る歳出や費用は各空港に計上しない。 ・一般会計受入を各空港の歳入や収益には加えない。 ・空港整備に係る歳入や収益である借入金や地方公共団体工事負担金も併せて歳入や収益から除外する。

上記4パターンで試算した結果は、下記の通りである。

<仙台空港の収支状況>

**【損益計算書】**

**パターン①**

(百万円)

	H19年度	H20年度	H21年度
営業収益	1,716	1,548	1,406
着陸料等収入	1,513	1,339	1,212
貸付料収入等	203	209	194
営業費用	2,489	2,287	3,161
空港整備経費	179	38	1,129
減価償却費	1,012	1,031	913
環境対策費	27	11	10
人件費	346	333	377
庁費等	653	756	623
土地建物借料	14	13	13
滑走路等修繕費	165	-	-
固定資産所在市町村交付金	88	90	91
その他経費	6	15	6
<b>営業損益</b>	<b>▲ 773</b>	<b>▲ 739</b>	<b>▲ 1,755</b>
営業外収益	272	202	387
地方公共団体工事費負担金収入	254	192	387
一般会計受入(航空機燃料税)	0	0	0
その他	18	10	0
営業外費用	0	0	0
<b>経常損益</b>	<b>▲ 501</b>	<b>▲ 537</b>	<b>▲ 1,368</b>

**パターン②**

(百万円)

	H19年度	H20年度	H21年度
営業収益	1,716	1,548	1,406
着陸料等収入	1,513	1,339	1,212
貸付料収入等	203	209	194
営業費用	2,489	2,287	3,161
空港整備経費	179	38	1,129
減価償却費	1,012	1,031	913
環境対策費	27	11	10
人件費	346	333	377
庁費等	653	756	623
土地建物借料	14	13	13
滑走路等修繕費	165	-	-
固定資産所在市町村交付金	88	90	91
その他経費	6	15	6
<b>営業損益</b>	<b>▲ 773</b>	<b>▲ 739</b>	<b>▲ 1,755</b>
営業外収益	539	366	734
地方公共団体工事費負担金収入	254	192	387
一般会計受入(航空機燃料税)	267	164	347
その他	18	10	0
営業外費用	0	0	0
<b>経常損益</b>	<b>▲ 234</b>	<b>▲ 373</b>	<b>▲ 1,021</b>

**パターン③**

(百万円)

	H19年度	H20年度	H21年度
営業収益	1,716	1,548	1,406
着陸料等収入	1,513	1,339	1,212
貸付料収入等	203	209	194
営業費用	2,489	2,287	3,161
空港整備経費	179	38	1,129
減価償却費	1,012	1,031	913
環境対策費	27	11	10
人件費	346	333	377
庁費等	653	756	623
土地建物借料	14	13	13
滑走路等修繕費	165	-	-
固定資産所在市町村交付金	88	90	91
その他経費	6	15	6
<b>営業損益</b>	<b>▲ 773</b>	<b>▲ 739</b>	<b>▲ 1,755</b>
営業外収益	752	493	1,213
地方公共団体工事費負担金収入	254	192	387
一般会計受入(航空機燃料税)	480	292	826
その他	18	10	0
営業外費用	0	0	0
<b>経常損益</b>	<b>▲ 21</b>	<b>▲ 246</b>	<b>▲ 542</b>

**パターン④**

(百万円)

	H19年度	H20年度	H21年度
営業収益	1,716	1,548	1,406
着陸料等収入	1,513	1,339	1,212
貸付料収入等	203	209	194
営業費用	1,272	1,207	1,110
空港整備経費	0	0	0
減価償却費	0	0	0
環境対策費	0	0	0
人件費	346	333	377
庁費等	653	756	623
土地建物借料	14	13	13
滑走路等修繕費	165	-	-
固定資産所在市町村交付金	88	90	91
その他経費	6	15	6
<b>営業損益</b>	<b>444</b>	<b>341</b>	<b>297</b>
営業外収益	18	10	0
地方公共団体工事費負担金収入	0	0	0
一般会計受入(航空機燃料税)	0	0	0
その他	18	10	0
営業外費用	0	0	0
<b>経常損益</b>	<b>462</b>	<b>351</b>	<b>297</b>

※H20年度以降、滑走路等修繕費は庁費等に含めて計上。

**【貸借対照表】～各パターン共通**

(百万円)

	H19年度	H20年度	H21年度
流動資産	133	127	115
固定資産	17,018	16,583	15,728
資産合計	17,151	16,710	15,843
負債合計	596	588	636
資産負債差額	16,555	16,122	15,208

### ③ 事業運営上の課題等

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により大きな被害を受けたものの、同年 4 月 13 日には国内線が一部運行再開され、同年 7 月 25 日には国内線定期便の運航が再開された。同年 9 月 25 日には旅客ターミナルについても復旧作業が完了し、完全復旧している。

また、国土交通省 東北地方整備局 港湾空港部の「仙台空港復旧・復興のあり方検討委員会」において、「B 滑走路及び誘導路の嵩上げ」「航空機退避エプロンの整備」「津波漂流物対策施設の整備」「特殊車両の退避場所の確保」等、仙台空港の津波防護・浸水対策の方向性をまとめ、周辺地域の具体的復興計画や、他の津波対策施設の具体的な整備計画等、地元自治体等の関係機関との調整を図りつつ、効果的・効率的な整備方法について検討を行うこととしている。

## (3) 旅客ターミナル部門

### ① 事業主体・管理運営体制について

仙台空港の旅客ターミナルは、仙台空港ビル株式会社が管理運営主体となっている。同社は、空港法第 15 条第 1 項の規定に基づく「指定空港機能施設事業者」として、国より土地使用許可を受け、旅客ターミナルビルを設置し、事業を行っている。

なお、仙台空港の旅客ターミナルビル内での土産物品の販売、飲食店の運営等については、同社が平成 12 年 9 月に全額出資で設立した仙台エアポートサービス株式会社が行っている。

それぞれの概要については下記の通りである。

#### <仙台空港ビル株式会社の概要>

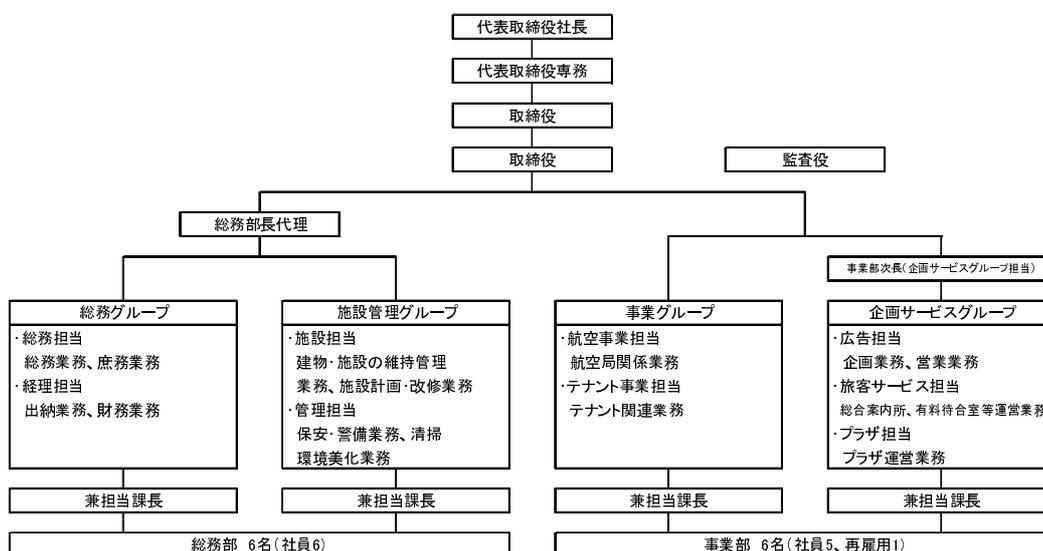
商号	仙台空港ビル株式会社
所在地	宮城県名取市下増田字南原
設立年月日	昭和 45 年 11 月 2 日
資本金	3,200 百万円
常勤役員数	役員 5 名、職員 20 名（うち 8 名は仙台エアポートサービス(株)に出向）
株主数	22 名
主要株主	宮城県（37.9%）、仙台市（17.4%）、全日本空輸(株)（8.8%）、日本航空(株)（5.9%）、名取市（4.5%）、(株)七十七銀行（3.2%）、(株)仙台銀行（2.9%）他
主な事業内容	・ 仙台空港施設の賃貸及び管理運営 ・ 航空旅客に対するサービス役務 ・ 広告代理業

<仙台エアポートサービス株式会社の概要>

商号	仙台エアポートサービス株式会社
所在地	宮城県名取市下増田字南原
設立年月日	平成 12 年 9 月 1 日
資本金	10 百万円
常勤役職員数	役員 5 名、職員 24 名
株主数	1 名
主要株主	仙台空港ビル(株) (100%)
主な事業内容	・仙台空港内の土産物・雑貨類売店・飲食店の運営

<仙台空港ビル株式会社組織図>

(平成 23 年 10 月 1 日現在)



② 収支状況

仙台空港ビル株式会社の売上高の内訳（平成 22 年度）は、ビル賃貸料収入 41.7%、施設使用料収入 46.2%、広告掲載料収入 4.7%、その他 7.3%となっている。また、仙台空港ビル株式会社については、平成 22 年度は東日本大震災で甚大な被害を受けたことから、災害損失引当金繰入額 4,696 百万円を含め 4,820 百万円と多額の特別損失を計上したため、4,237 百万円の当期純損失となった。

<仙台空港ビル株式会社の財務状況>

【損益計算書】		(百万円)		
	H20年度	H21年度	H22年度	
売上高	1,828	1,798	1,727	
販売費及び一般管理費	1,442	1,440	1,420	
営業利益	386	357	307	
経常利益	423	393	350	
特別利益	3	0	48	
特別損失	3	40	4,820	
法人税等	164	148	▲ 185	
当期純損益	259	205	▲ 4,237	

【貸借対照表】		(百万円)		
	H20年度	H21年度	H22年度	
流動資産	1,282	1,053	923	
固定資産	7,070	6,940	6,430	
資産合計	8,352	7,993	7,353	
流動負債	1,144	1,366	5,458	
(うち短期借入金)	720	720	400	
固定負債	3,108	2,322	1,828	
(うち長期借入金)	2,620	1,900	1,500	
負債合計	4,253	3,689	7,286	
資本金	3,200	3,200	3,200	
利益剰余金	899	1,104	▲ 3,133	
純資産合計	4,099	4,304	67	
負債及び純資産合計	8,352	7,993	7,353	

<仙台エアポートサービス株式会社の財務状況>

【損益計算書】		(百万円)		
	H20年度	H21年度	H22年度	
売上高	1,924	1,849	1,739	
販売費及び一般管理費	567	537	511	
営業利益	46	46	32	
経常利益	50	53	46	
特別利益	0	0	0	
特別損失	0	0	20	
法人税等	15	24	6	
当期純損益	36	29	20	

【貸借対照表】		(百万円)		
	H20年度	H21年度	H22年度	
流動資産	N/A	468	493	
固定資産		135	129	
資産合計		602	622	
流動負債		195	194	
固定負債		26	26	
負債合計		220	220	
資本金		10	10	
利益剰余金		372	392	
純資産合計		382	402	
負債及び純資産合計		602	622	

### ③ 事業運営上の課題等

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により、同社のターミナルビルは甚大な被害を受け、地震による建物本体の被害は深刻ではなかったものの、津波により冠水した 1 階電気・空調・衛生等設備機器は壊滅し、多額の復旧費用がかかることとなった。

震災復旧費用として、国及び宮城県から無利子の緊急融資約 39.2 億円を受けており、借入金をいかに早く償還していくかが課題となっている。

また、今後の LCC (Low Cost Carrier) の就航可能性については、LCC が参入した場合のメリット・デメリットを十分に検討した上で、誘致等を検討していく必要があるものと考えられる。

## (4) 貨物ターミナル部門

### ① 事業主体・管理運営体制について

仙台空港の貨物ターミナルは、仙台エアカーゴターミナル株式会社が管理運営主体となっており、同社は、空港法第 15 条第 1 項の規定に基づく「指定空港機能施設事業者」として、国より土地使用許可を受け、貨物施設を設置し、事業を行っている。同社の概要は下記の通りである。

<仙台エアカーゴターミナル株式会社の概要>

商号	仙台エアカーゴターミナル株式会社
所在地	宮城県名取市下増田字南原
設立年月日	平成 5 年 4 月 12 日
資本金	1,437.5 百万円
常勤役員数	役員 3 名、職員 7 名
株主数	52 名
主要株主	宮城県 (27.5%)、日本政策投資銀行 (12.5%)、仙台市 (7.0%)、仙台空港ビル(株) (6.3%)、名取市 (3.5%)、岩沼市 (3.5%)、日本通運(株) (3.5%) 他
主な事業内容	・国内・国際航空貨物の取扱に関わる貨物施設の整備及び管理運営 ・上屋、手倉、事務室などの賃貸 ・輸出入貨物の保管・荷役 ・物流に関する企画・調査及びコンサルタント業

### ② 収支状況

売上高の内訳(平成 22 年度)は、施設賃貸・管理事業 72.4%、輸出入上屋事業 17.9%、利用運送事業 4.5%、その他 5.2%となっている。また、平成 22 年度は、災害損失 798 百万円を特別損失に計上したこともあり、833 百万円の当期純損失となった。

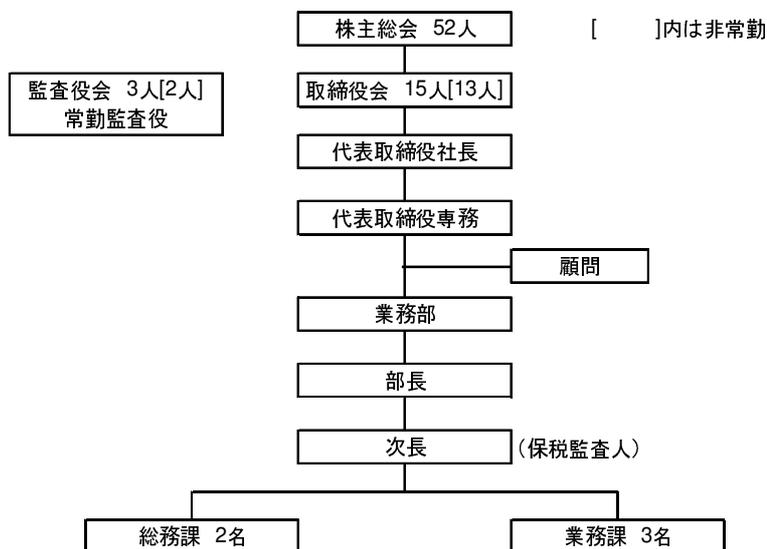
<仙台エアカーゴターミナル株式会社の財務状況>

	H20年度	H21年度	H22年度
売上高	171	152	141
販売費及び一般管理費	35	38	33
営業利益	▲ 17	▲ 19	▲ 26
経常利益	▲ 15	▲ 15	▲ 24
特別利益	0	7	0
特別損失	0	8	808
法人税等	1	1	1
当期純損益	▲ 16	▲ 18	▲ 833

	H20年度	H21年度	H22年度
流動資産	97	120	192
固定資産	951	909	131
資産合計	1,048	1,029	323
流動負債	19	17	145
固定負債	22	22	21
負債合計	41	39	167
資本金	1,438	1,438	1,438
利益剰余金	▲ 430	▲ 448	▲ 1,281
純資産合計	1,008	990	157
負債及び純資産合計	1,048	1,029	323

<仙台エアカーゴターミナル株式会社組織図>

(平成24年4月1日現在)



③ 事業運営上の課題等

平成23年3月11日に発生した東日本大震災により航空会社棟、国内代理店棟及び機体支援棟の3棟については津波による被害を受け、一時使用不能となっていたものの、平成23年8月1日から供用が再開された。SACT棟（国際貨物棟）については震

災により焼失したため、テナントが退去した国内代理店棟の一部とテント倉庫を使用し、同年9月1日に営業が再開された。SACT棟の再建設に関しては、国際線の復旧計画および国際貨物関連代理店の要請に合わせて建築規模を想定した上で、建設計画を立てていく予定となっている。

また、平成15年の規制緩和により空港外での場外通関が可能となったこと、仙台空港に就航する航空機材の小型化及び震災等の影響により、同社の貨物取扱量が減少しており、今後貨物量を増やしていくためには、仙台空港における更なる就航先の開拓や機材の大型化、運行頻度の増加等が必要になるものと考えられる。

## (5) アクセス鉄道

### ① 事業主体・管理運営体制について

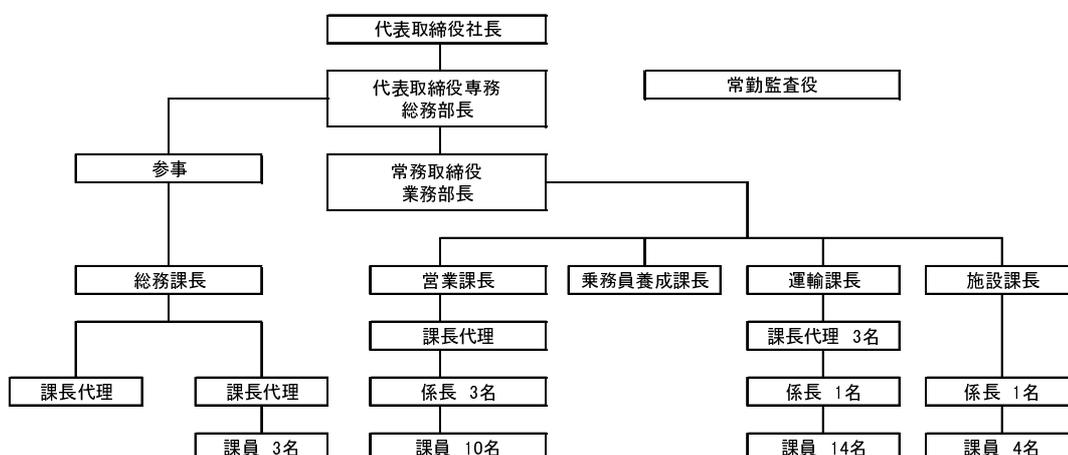
仙台空港に直結するアクセス鉄道については、仙台空港鉄道株式会社が管理運営主体となっている。同社の概要は下記の通りである。

<仙台空港鉄道株式会社の概要>

商号	仙台空港鉄道株式会社
所在地	宮城県名取市せきのした5丁目34番地
設立年月日	平成12年4月7日
資本金	7,129百万円
常勤役員数	役員4名、社員48名
株主数	114名
主要株主	宮城県(52.87%)、仙台市(15.99%)、名取市(6.05%)、東日本旅客鉄道(株)(5.04%)、宮城県市町村振興協会(4.21%)、岩沼市(3.02%)、東北電力(株)(2.1%)、(株)七十七銀行(1.4%)、仙台空港ビル(株)(1.4%)、山形県(0.7%)他
主な事業内容	・鉄道事業法による第一種鉄道事業及びこれに付帯関連する事業

<仙台空港鉄道株式会社組織図>

(平成24年2月1日現在)



## ② 収支状況

平成 22 年度は東日本大震災で甚大な被害を受けたことから、災害損失 663 百万円、災害損失引当金繰入額 1,152 百万円と多額の特別損失を計上したため、2,667 百万円の当期純損失となった。

<仙台空港鉄道株式会社の財務状況>

	H20年度	H21年度	H22年度
売上高	681	664	636
営業費	1,383	1,373	1,329
営業利益	▲ 702	▲ 709	▲ 693
経常利益	▲ 964	▲ 976	▲ 951
特別利益	0	85	167
特別損失	0	59	1,879
法人税等	4	4	4
当期純損益	▲ 968	▲ 954	▲ 2,667

	H20年度	H21年度	H22年度
流動資産	1,655	2,510	2,402
固定資産	19,834	18,105	16,683
資産合計	21,489	20,615	19,085
流動負債	175	404	1,945
(うち1年以内返済長期借入金)	58	151	611
固定負債	16,696	16,548	16,143
(うち長期借入金)	16,688	16,537	16,019
負債合計	16,871	16,951	18,088
資本金	7,129	7,129	7,129
利益剰余金	▲ 2,511	▲ 3,465	▲ 6,132
純資産合計	4,618	3,664	997
負債及び純資産合計	21,489	20,615	19,085

## ③ 事業運営上の課題等

震災により、空港駅 1 階の運輸管理所、施設管理所が冠水したほか、空港敷地下のトンネルが水没し、また高架橋も損傷を受けたが、迅速な調査・復旧を実施し、平成 23 年 10 月に鉄道運行の全面再開にこぎつけた。しかしながら、復旧工事に多額の資金を要することになり、財務構造の更なる悪化を招くことになったことから、平成 22 年 5 月に宮城県が策定した「仙台空港鉄道株式会社改革支援プラン～行動計画～」に基づく経営改善策を実施し、平成 23 年 10 月に土地や橋脚等鉄道施設の一部を宮城県に約 81 億円で売却し、その資金によって金融機関からの借入金約 85 億円を全額返済した。その結果、減価償却及び借入金の利払い負担が軽減され、財務基盤が改善するとともに、資金繰りに関する懸念も後退した。

## (6) 駐車場

### ① 事業主体・管理運営体制について

仙台空港の駐車場については、一般財団法人空港環境整備協会が国から土地等の使用許可を受けて管理運営を行っており、国管理空港のうち、仙台空港を含めて全国 18 空港で駐車場を運営している。

仙台空港駐車場は第一駐車場と第二駐車場に分かれており、第一駐車場（面積：24,390 m<sup>2</sup>）は 1,137 台駐車可能で一般利用客向け、第二駐車場（面積：8,000 m<sup>2</sup>）は 249 台駐車可能で空港従業員等の月極駐車場となっている。

同法人の概要及び組織図は下記の通りである。仙台空港駐車場事業については所長以下 8 名体制であり、今後は定年退職による自然減により 4 名程度まで減る見込み。

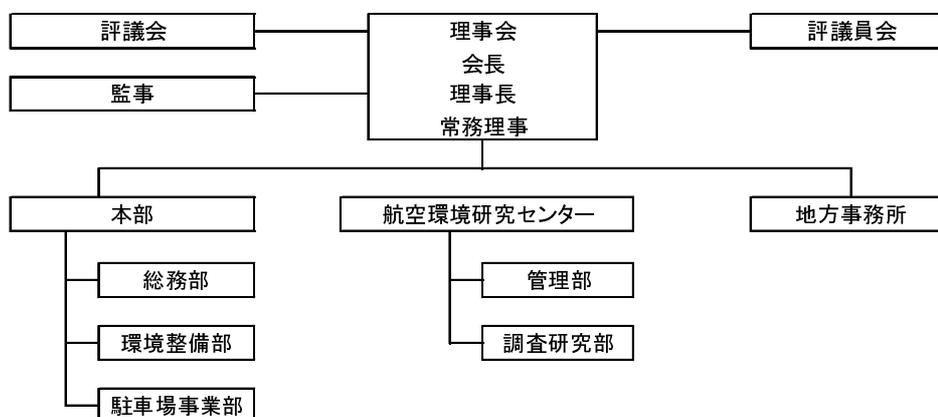
業務委託の契約事務、支払事務等の業務については仙台事務所では行っておらず、全て本部にて管理している。なお、当法人は平成 24 年 4 月 1 日に一般財団法人へ移行済。

#### <一般財団法人空港環境整備協会の概要>

名称	一般財団法人空港環境整備協会
所在地	東京都新宿区西新宿 3-2-11 新宿三井ビルディング二号館 9 階
設立年月日	昭和 43 年 8 月 1 日
基本財産	4,863 百万円(平成 23 年 3 月 31 日現在)
常勤役員数	役員 5 名、職員 224 名 (平成 23 年 3 月 31 日現在)
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港周辺環境対策事業</li> <li>・ 空港・地域共生対策事業</li> <li>・ 航空環境問題に関する調査・研究</li> <li>・ 航空の安全事業助成</li> <li>・ 駐車場の運営</li> </ul>

#### <一般財団法人空港環境整備協会組織図>

(平成 23 年 4 月 1 日現在)



## ② 収支状況

平成 22 年度の事業活動収入約 77 億円のうち、駐車場運営事業からの収入は約 72 億円となっている。当法人が管理運営を行っている 18 空港毎の収支の内訳については整備してこなかった為、仙台空港の駐車場事業の収支は現時点に於いては不明となっているが、今後整備の上、必要に応じて開示する予定とのことである。

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災により仙台空港駐車場も被害を受けしており、約 55 百万円の建物、機器類の補修・整備費用を計上。

なお、仙台空港駐車場については、震災後、平成 23 年 4 月 13 日に使用可能となり一般に無料開放されている。同年 9 月 1 日に第一駐車場の機器類が復旧し、第一駐車場については営業が再開されている。また、第二駐車場については、機器類の復旧が遅れており、現在も無料開放の状況が続いている。

<一般財団法人空港環境整備協会の収支状況>

	H20年度	H21年度	H22年度
事業活動収入	N/A		7,751
事業活動支出			7,351
事業活動収支差額			400
投資活動収入			4,817
投資活動支出			4,982
投資活動収支差額			▲ 165
当期収支差額			235

	H20年度	H21年度	H22年度
流動資産	N/A		2,040
固定資産			20,432
資産合計			22,472
流動負債			1,716
固定負債			3,738
負債合計			5,454
指定正味財産			308
一般正味財産			16,710
正味財産合計			17,018
負債及び正味財産合計			22,472

## ③ 事業運営上の課題等

平成 22 年の行政刷新会議「事業仕分け」において、1) 空港周辺環境対策は廃止し、異なる仕組みで国が手当てすること、2) 空港駐車場事業についても廃止し、協会への委託廃止を含む抜本的な見直し、資産を国庫移管すべきとされ、事業が縮小される方向となった。平成 22 年 5 月の国土交通省成長戦略会議報告書においても、国管理空港において公益法人が行っている環境対策事業とその原資としての駐車場事業については、新たな空港運営主体が決定した段階で、遅滞なく移管するものとされている。

航空環境研究センターにて実施している航空環境調査研究事業については、環境対策事業及び駐車場事業が移管された後も残り、引き続き航空機騒音等航空環境に関する調査・研究を実施していく予定となっている。

#### 4. 民間資金導入にあたっての課題及び検討事項

以上のとおり、現在、仙台空港事業は、(1) 仙台空港ビルディング(株)による旅客ターミナルビルの管理・運営、(2) 仙台エアカーゴターミナル(株)による貨物ターミナルの管理・運営及び航空貨物事業、(3) 仙台空港鉄道(株)によるアクセス鉄道の管理・運営、(4) 国土交通省による滑走路の管理・運営、及び(5) (財)空港環境整備協会による駐車場の運営、この5つの事業から構成されている。

こうした仙台空港事業に対し、民間資金導入を検討するにあたっては、大きく以下の3つの論点が存在すると考えられる。

##### (1) 「空港事業」のあり方について

第一の論点は、民間資金導入の対象となる「空港事業」をどのように捉えるべきか、言い換えれば、どこからどこまでを事業権の対象とするのが妥当か、というポイントである。

村井宮城県知事は昨年12月の定例記者会見において、宮城県としては、仙台空港の滑走路事業を民営化する場合、滑走路事業に仙台空港ビル(株)、仙台エアカーゴターミナル(株)及び仙台空港鉄道(株)の3社を同一経営主体に取り込むことが、民営化協力への大前提とした。

本研究会においては、上記5事業を一括りとし、全体での事業価値向上及び活性化を検討することが可能、との仮説に立って事業の整理・検討を行った。その結果、①空港事業の活性化を図るためには、事業者の個別領域での収益極大化ではなく、空港機能全体を見通した上で、全体最適を追求できる事業運営体制が重要であり、②航空系事業(滑走路運営)と非航空系事業(旅客ターミナルビル、貨物ターミナル、アクセス鉄道など)を一体化することで、集客力及び収益力の向上に向けて、各事業者の方向性を一本化する事業プランが描ける可能性が高まる、との考察にもとづき、5事業一体での民間資金の導入は今後の検討の選択肢の1つになり得る、との方向感を見出すに至った。

その一方で、5事業すべてに関して十分な収益性が確保されているわけではない現状から、①5事業一体で検討・評価することによって事業権の価値は一定程度低減する可能性があり、②5事業一体での民間資金導入に際しては、リスク分担等において更に補完的な条件の検討が必要となる、との観点も併せて検討された。追加的な検討・調整がどの様になされる必要があるかは、本事業へコミットする主体の今後の検討に委ねたい。

尚、非航空系事業3社については、宮城県が主要株主であるものの、仙台市等の周辺市町村、地元企業及び事業者などステークホルダーも多数存在するため、5事業の経営一体化の実現には、利害関係者の理解が必要となり、実務的なハードルは必ずしも低くない。ステークホルダー横断的なコンセンサスの醸成にあたっては、民間事業者のみな

らず、国、及び非航空系 3 事業を所管する宮城県による主導的な方向付けが重要であることも併せて考慮する必要がある。

## (2) 関連規制・許認可のあり方について

第二の論点は、空港事業の検討にあたって、その外部制約要因である、規制・許認可について現時点でどのように考えるべきか、という論点である。

現在、国は、空港運営に関し、空港政策を所管する立場と、空港管理者としての立場、2つの立場から規制・管理を行っている。

空港政策を所管する立場としては、空港法に則り、①適正な空港管理（空港供用規定の認可、着陸料の届出受理、協議会の組成等）、②空港機能施設事業者の指定（航空旅客取扱施設、航空貨物取扱施設、航空機給油施設）、③指定空港機能施設事業者による適正な運営等を確保するための措置（旅客取扱施設利用料の上限認可、その他適正なターミナル等の運営を確保するための監督命令）等を実施している。

一方、空港管理者としての立場としては、空港管理規則に則り、空港における構内営業者の適正な運営を確保するため、以下の営業の承認及び管理を行っている；

- ・第1類構内営業：空港内の国の管理する土地、建物、その他の施設を借用して行う営業者（指定空港機能施設事業者、駐車場、鉄軌道等）
- ・第2類構内営業：空港内の国の管理する土地・建物・その他の施設において行う営業で第1営業以外のもの（グランドハンドリング等）
- ・第3類構内営業：空港内における第1類、第2類以外の営業（飲食店、物販店等）

本研究会における一連のヒアリングを通じて、空港事業細部の運用に関して、規制・許認可により一定程度の制約が課されていることが確認された。例えば、許認可の承認プロセス、空港管理施設等の整備規制、哨戒警備規定等は、事業者が細かな対応を求められる事例として挙げることができる。それらは事業に致命的な制約を与えるものではないが、柔軟性に一定程度の制約を課すものであった。

民間資金導入の具体化に際しては、こうした個別の事業の管理についてよりも、むしろ大きな政策から生じる制限が、個別事業の制約につながって行くか否か、更なる可視化・検証を行っていく必要がある。例えば、将来的に民間事業者が事業運営が委ねられた場合、事業収益に直結する諸般の料金設定に関して、どのような形で事業者側に柔軟性が確保されるかは、今後の重要な検討課題になると考えられる。

当然のことながら、インフラとしての公共性担保の観点から、民間資金が導入された場合の、経営・運営の自由度と並存する新たな規制のあり方が同時に検討される必要がある。今後の検討を進めるに際しては、空港政策を推進する立場としての国の立ち位置が大きく変わることが想定され、その具体的なあり方、個別事業への関与の基準に関しては、新たな議論が必要と考えられる。

### (3) 事業価値の評価に当たっての検討項目

第三の論点は、民間資金導入検討の前提となる空港事業の価値を評価・算定するにあたって、何に留意しなければならないか、また現状ではどのような問題があると考えられるか、というポイントである。

#### ① 経営状況の情報開示

第一の問題は、事業価値算定の前提となる財務・経営に関する情報が、十分に整備開示されていない、という点である。

宮城県は、「宮城県公社等外郭団体改革計画」（現在の第Ⅲ期は、平成 22 年度から 25 年度までの 4 か年）に基づき、管理下にある事業者について、その改革進捗状況を改革計画及びその取組成果として取り纏め、公社等条例に基づき議会に報告し、インターネット上で公表している。また、経営状況や需要見込みに基づき経営基盤の健全性について検証した上で、県の政策的判断を加味し、「改善支援団体」、「進行管理団体」及び「自立支援団体」の 3 つに分類し、モニタリングを行っている※。

この基準に従えば、仙台空港ビル株式会社は「自立支援団体」に、仙台エアカーゴターミナル株式会社及び仙台空港鉄道株式会社は「改善支援団体」に分類され、それぞれの分類に基づいた支援体制が講じられている。

#### ※宮城県における公社等外郭団体の 3 分類

改善支援団体	厳しい経営環境から早急に経営改善が必要又は将来の需要予測等から組織の在り方を検討する必要等がある公社等で、原則として経営評価委員会の調査・審議の対象となる。
進行管理団体	廃止又は統合が決定し、本計画の対象から外れることが見込まれる公社等。
自立支援団体	収支状況が良好であり、更なる経営改善や県の関与の見直しで経営基盤の強化を目指す公社等で、県の所管部局が主体となり自立的運営に向けた必要な助言又は指導を行う。

こうした定性面を加味した一定の枠組みでの情報開示は行われているが、各社の経営状況の詳細情報については、現状では一部分の公表に留まっている。民間資金導入を検討する過程では、しかるべきタイミングで該当企業の経営状況の詳細を整備し、あるいは中期的な事業計画を整備した上で、過去実績を含め、事業価値算定の基礎となる開示情報を整える必要がある。

滑走路事業については、国土交通省より空港別の収支状況の試算結果が公表されている。試算パターンは先述のとおり 4 パターンあり、事業価値を評価するにあたり、どの試算パターンが最適であるかについて、各条件を勘案した上で個別検証する必要

がある。

また、現在公表されている空港別の収支状況は、平成 21 年度分が最新となっている。当該試算は社会資本整備事業特別会計空港整備勘定の歳出・歳入・決済に基づき作成されているため、空港整備勘定の決算が作成されてはじめて空港別の収支の作成が可能となる。今後、滑走路事業の事業評価を行う上で、個別空港事業における最新収支をどのタイミングで、どの様に把握できるかにつき、注意が必要である。

更に、滑走路事業の運営が民間主体に移行する場合、滑走路や航空保安施設に対する維持・更新等の整備費用が大きなコスト項目となる。当該事業の事業性の判断には、現在の滑走路及び航空保安施設の耐用年数、設備投資計画等のメンテナンスに関わる費用の見通し等につき情報開示が不可欠であり、更に詳細を検討するため、該当設備に関わる技術面からの評価も必要となる。

駐車場事業については、現状では、一般財団法人空港環境整備協会が同協会の事業全体プールの中で管理・運営を行っており、個別空港における個別収支管理は行われていない。従い、結果として、現時点では仙台空港事業における収支状況について正確に把握できる状況にないことから、今後、収支状況について整備の上、開示される必要がある（本研究会でのヒアリングにおいて、個別空港の駐車場事業収支の開示は可能との説明があった）。

## ② 事業リスク・コストとその分担

第二の問題は、事業価値に大きく影響を与えるリスクとそれに付随するコスト要因が、現状のままであれば予見困難であり、また過大である、という点である。

仙台空港は、大規模災害の発生時には被災自治体の支援拠点として、また、有事の際には我が国の安全保障のための拠点としての役割を担っている。昨年の震災時に空港ビルには約 1,700 名が避難した様に、避難・防災施設としての指定を受けていないものの、実質的に避難・防災施設としての重要な役割を担うこととなる。滑走路についても、震災後は在日米軍による空路の拠点として活用されており、旅客ターミナル施設と同様に公共的な役割期待を担っている。そうした有事におけるコスト・リスクの考え方については、民間事業者と国・地方自治体との役割分担を今後明確に規定する必要がある。

また、震災後、国土交通省「仙台空港復旧・復興のあり方検討会」にて、仙台空港の復旧・復興に向けた空港施設整備の方向性が示された。そこでは、今後の津波防護・浸水対策として、「B 滑走路及び誘導灯の嵩上げ」、「航空機の退避エプロンの整備」、「津波漂流物対策施設の整備」、「特殊車両の非難場所の確保」などの対策が必要とされており、これらのコスト負担方針については今後の検討課題とされている。

空港の避難・防災・防衛上の重要機能を損なわず、民間のノウハウ・資金をどの様に活用するかという課題に関しては、事業価値を算定する上でも、国・地方自治体などの役割分担、リスク・コスト負担についての取り決めに具体的検討しておく必要

があらう。

### ③ 事業性・成長性についての検討

第三の問題は、事業性・成長性の検討に関して、その前提となる潜在需要が現時点では充分把握できていない、という点である。

仙台空港の事業性・成長性については、様々な観点、事業分野からの議論・検討が可能であり、付加価値を高める施策については、多様な事業者を巻き込んで更なる検討を行うことが必要である。こうした議論については、今後の更なる検討に委ねることとしたい。

一方、事業性のベースを判断するための前提となる潜在需要の分析については、現時点でもある程度分析が可能であらうが、未だまとまった数字の整理が行われていない。すなわち、①東北エリアにおける現状の航空利用状況と潜在需要(出発/到着)の分析※1、②仙台空港周辺の企業立地と航空利用の可能性の分析、③東北エリアの物流・貨物輸送取扱状況と潜在需要(搬送/搬入)の分析※2、等について今後更なる検討・分析が必要である。

※1：具体的には、国内旅客輸送における宮城県内・県外・本邦外の仙台空港利用者数とそれ以外(JR利用者数等)の内訳、海外渡航者数における同様の内訳等

※2：具体的には、国内航空貨物輸送の内訳(宮城県・宮城県以外の東北エリア別、航空輸送・陸上輸送・海上輸送別)、海外輸出・輸入貨物(宮城県・宮城県以外の東北エリア別)の内訳等

これ以外にも、マクロ要因の分析等、議論すべき観点は多々あるが、いずれにしても、宮城県、あるいは東北全体を1つの catchment area として捉えた場合の潜在的な需要の客観的な分析は、今後空港の事業性を検討するにあたっての前提になるものと考えられる。

## (4) その他

本研究会では、上記3点の中心的検討以外に、議論すべき視点として、(1)エアライン事業者(既存ユーザーであるレガシーキャリア、新興 LCC) から見た仙台空港の評価と課題、(2)物流事業、鉄道事業等の事業パートナーから見た事業評価と課題、(3)震災に伴う特別損失計上後の資本構成に関する評価、金融機関の見方、などの論点が提起されたが、いずれも限られた時間軸の中では踏み込んだ検討は叶わなかった。

これらについては、今後仙台空港事業へのコミットを検討する新たな主体が、独自の事業評価の視点として取り込むべきテーマとなることが期待される。

## 5. まとめ

現在、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」（以下、「民活空港運営法案」という。）が国会で審議中であり、民活空港運営法案が可決・成立した場合、国においては今夏に「空港経営改革の実行方針」（基本方針）を策定し、その後、民間事業者、地方自治体を含めた幅広い関係者から、個別空港を対象とした空港経営改革に関する具体的なマーケット・サウンディングを行う予定としている。それを踏まえ、平成 25 年度には個別空港ごとの運営の民間委託手法の具体的検討を開始し、平成 26 年度には民間への運営委託等の実行を行う、というのがこれから民間資金導入をめぐる大きな時間軸である。

こうした時間軸を念頭に置いた場合、仙台空港への民間資金導入の検討にあたっては、前述したように今後整理・検討していかなければならない課題は多く、新たな法的枠組みを活用して検討を進めて行く上で、今後、国・県等のパブリックセクターに期待される役割は大きい。

すなわち、民間資金導入の前提条件として、滑走路等国が保有する資産と県が所管する非航空系事業（特に旅客ターミナル事業）の資産を1つの事業としてまとめる必要があるが、その調整は、国・宮城県がステークホルダーに対し、民間資金導入の意義と目的を示した上で、経営一体化に道をつけることが最初のステップになると考えられる。こうした大きな方針の提示と枠組みの確定は、パブリックセクターの主導的な役割が不可欠となる分野である。

また、各事業の財務・経営状況に関する情報の整備と開示の更なる推進が期待される。民間企業が仙台空港事業への関与を検討するにあたっては、まず対象となる事業の事業価値評価が必要となる。情報の整備・開示に際しては、国が管理・運営を行っている航空系事業のみならず、県が所管している非航空系 3 事業、一般財団法人空港環境整備協会が管理・運営を行っている駐車場事業等についても、同じレベルでの情報整備が必要となる。

更に、事業運営上、事業リスク・コストの分担に関して、パブリックセクターによる補完、あるいは、更なる関与等の検討が期待される。前述の通り、有事におけるリスク・コスト分担等については、国や宮城県のサポートを前提とした民間事業者と国・県との役割分担を明確に規定する必要がある。また、後背地のマクロ経済状況等外部環境に大きく影響される側面、あるいは、収益性よりも機能的な観点から事業を一体的に取り込む必要性等、民間事業者が取り得るリスクとしては不確実性が高いものについては、将来空港事業の運営を行う民間事業者と国や宮城県との間で十分な協議を行い、パブリックセクターが一定程度のサポートを提供することの検討も必要になるものと考えられる。

今後、本研究会で検討したコンセッション方式の仙台空港への導入の実現に向けては、公共施設等運営権の売却の主体となる国、仙台空港事業を実質的に支えインフラとして活用する宮城県をはじめとする関係地方自治体、及び新たに資金を提供し事業運営に主体的

に關与する民間事業者の3者が協働しながら、建設的な役割分担の規定、契約条件の構築、リスク・リターンレベルの設定等を行い、あるべき連携の仕方を定めることが必要となる。本邦での先例がないこの取組は、それぞれの参加当事者に対して極めてクリエイティブな取組を求めるプロセスになると考えられる。

現在、村井知事、及び宮城県担当部局の強力なイニシアチブの下、仙台空港への民間資金導入については、民間事業者として検討可能な環境が整いつつある。本取組が、復興のシンボルとして民間の活力を新たに取り込む枠組みになるだけでなく、グローバルなスタンダードに照らしても十分な妥当性と汎用性を備えた案件として組成され、今後の日本のインフラ事業への民間資金導入に先鞭を付け、将来のマイルストーンになることを期待したい。

研究会メンバー

【メンバー】

- ・住友商事株式会社（住友商事東北株式会社）
- ・三井物産株式会社
- ・三菱商事株式会社（事務局・座長）

【アドバイザー】

- ・石井 吉春 北海道大学 公共政策大学院 教授
- ・泉田 成美 東北大学 大学院経済学研究科 教授

(50 音順・敬称略)

## 開催状況

平成 24 年 2 月 3 日 第 1 回研究会

- ・研究会設置概要
- ・コンセッション概念の整理
- ・質疑応答・意見交換

平成 24 年 3 月 5 日 第 2 回研究会

- ・研究会の趣旨・位置付けについて
- ・仙台空港における各事業プロファイルの整理
- ・質疑応答・意見交換

平成 24 年 4 月 5 日・6 日 第 3 回研究会

- ・関係者ヒアリングの実施
- ・研究会報告内容のとりまとめに向けて

平成 24 年 5 月 9 日 第 4 回研究会

- ・研究会報告内容のとりまとめに向けた討議
- ・今後のスケジュール確認